

漁撈集団の形成とその基本的課題

若 林 良 和

一、はじめに

漁撈集団とは、魚を獲ることを目的として漁船、船団単位で乗り込んでいる乗組員たちのことである。本稿では、一隻の漁船単位の集団を取り上げる。なかでも、カツオ一本釣漁船の事例によって、集団がどのように形成されるかを探っていきたい。その上で、集団の持つ基本的課題や、またその現在の課題についても言及する。

漁業を中心とする地域社会における人間結合は、血縁と地縁によると言われてきた。⁽¹⁾ 海上で活動する集団についても、オカ（陸上）の社会関係が色濃く投影された集団として存在すると考えられる。それでは、どの程度、地縁と血縁が作用

して、時代とともに変化しているかをみていくことにする。

なお、今回の調査対象は、三重県尾鷲市のカツオ一本釣漁船である。当地では、江戸中期以降、カツオ漁業が盛んになった。そして明治末期からの漁船動力化は、漁業の沖合化を進め、昭和一〇年代にいたって、ほぼ完了した。⁽²⁾ これとともに、漁船が大型化され、船体も堅牢になった。⁽³⁾ 現在、同市は、志摩半島（志摩町、浜島町、南勢町）・紀伊長島と並んで遠洋・近海カツオマグロ漁業基地である。それで、遠洋カツオマグロ漁船二四隻、近海カツオマグロ漁船一四隻が稼動している。

二、漁撈集団の形成

(1) 漁撈集団への加入

昭和一〇年代と現在の事例を対比して、集団の形成の変化をみてゆきたい。昭和一〇年代は前述したとおり、戦前において最もカツオ漁船が充実した時期であったために設定したのである。乗組員の雇用を決定するのは、漁船の所有者・経営者である船主である。しかし、雇用形態が時代を経るにしたがって変化していることから、集団の形成に、ちがいがあることを明らかにしたい。

まず、昭和一〇年代についてみていく。本稿で取り上げるのは、第五新宝丸（七八トン）である。この船は、高馬力のディーゼル機関を備え、最新鋭の通信設備を持つ優秀船であった。当時の乗組員は、総数三七名で、そのうち、船主の親族が一七名を占めていた。それ以外にネキの者が一二名、ヨソモノが八名乗り込んでいた。（表I参照）

図Iは、船主の親族図を示している。それによると、船主の実兄弟をはじめ、従兄弟が多数乗り組んでいることがわかる。しかも、船頭（現在の漁撈長）と船長には、船主の実兄や義弟がそれぞれ、その任に就いている。

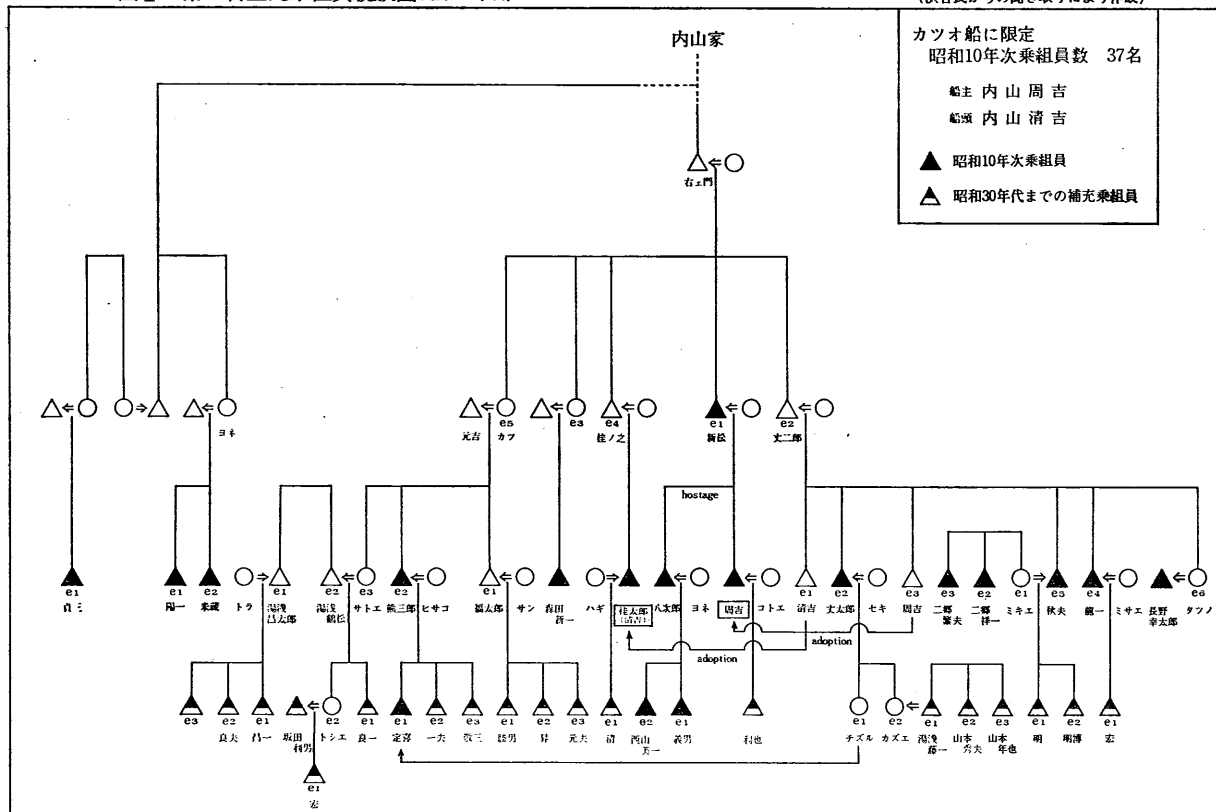
通信長と機関長は、法令に定めるところの有資格者であり、技能職という性質上、多少、関係が異なる。つまり、船主の親族に有資格者がいないと、他から充当しなければならぬのである。通信長に関しては、親族内に適任者がいたものの、機関長については、いなかった。このため、親族ではなく、

表I 第5新宝丸 乗組員関係表 （浜谷氏からの聞き取りにより作成）

番号	職 位	氏 名	関 係			21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	元船主	内山 新松	●	●	17	12 21	8	37	
			親族	近隣	他所																										
1	船 頭	内山 清吉	●	●																											
2	船 長	長野幸太郎	●	●																											
3	機関長	湯浅 正一		●																											
4	通信長	浜谷 定喜	●	●																											
5		内山丈太郎	●	●																											
6		内山八次郎	●	●																											
7		浜谷熊三郎	●	●																											
8		川口 龍一	●	●																											
9		内山 義男	●																												
10		内山松太郎		●																											
11		黒 竹松		●																											
12		日高 秋夫	●	●																											
13		森田 新一	●	●																											
14		湯浅 米蔵	●	●																											
15		湯浅 陽一	●	●																											
16		内山 貞三	●	●																											
17		二郷 祥一	●	●																											
18		二郷 繁夫	●	●																											
19		西山 美一	●																												
20		吉田 長松		●																											
																										南島町 神前 " " 紀伊島町 " " 海山町 白浦 土佐 音瀬戸					
																										親類・近隣					

図I 第5新宝丸乗組員親族図(昭和10年次)

(浜谷氏からの聞き取りにより作成)



ネキの者で、岩手県釜石市のカツオ漁船に乗り組んでいた人物に依頼したのである。だが、第五新宝丸の場合は特例であり、ふつうには、船頭をはじめとする幹部の乗組員は、すべて船主の親族によって固められていた。

ネキの乗組員は、表Ⅰに示しておいた。そのなかで、船員番号11と23、24と26は親子である。また、船員番号22、25、27、28の父親は、すべて前の船主の時期に、そのカツオ漁船に乗り込んでいた。同じことが、親族の乗組員にも言える。このことは、昭和一〇年から昭和三〇年にかけての補充状況を見ても明らかである。(図Ⅰ参照)

当時、漁師の子は漁師として、しかも父親と同じ船主の船(船主が二隻以上の船を所有する場合は別の船に乗ることもあった)に乗り込んで、船主の世話になるという不文律があった。それは、単なる親族、近隣関係に基づく雇用関係ではなく、幾世代にもわたる親族、近隣関係を基礎にしていた。換言すれば、オカの関係に基づく「船主―船子関係」であって、その関係は堅固で、外から見れば、閉鎖的であった。

船主とヨソモノの関係は、エドビキ(イワシ網漁)と関連性がある。当時、ほとんどの船主は夏期にカツオ漁、冬期にエドビキを行っていた。カツオ漁に切り換える際、乗組員が親族、ネキの人だけでは不足すると、エドビキの若い衆(水夫)を乗り込ませた。彼らの本業は、あくまでエドビキ

であり、カツオ漁船では、カシキ(炊事・雑用係)として従事したわけである。この若い衆の出身地は、現在の南島町神前、志摩町波切、海山町白浦・島勝、紀伊長島町であった。

ヨソモノとの雇用関係には、エドビキの「手伝い」がそのままカツオ漁船にも生かされたのである。若い衆は船主と血縁、地縁がないにもかかわらず、船主との関係は維持されていたが、乗組員相互に認知度の非常に高い集団で、集団内に親和性が生まれてくるといえる。

では、次に、現在の状況をみよう。第一五滝丸(六九トン)と豊吉丸(一九トシ)を事例として上げる。第一五滝丸はチャーター船⁽⁶⁾であって、船主と漁撈長との間は血縁関係ではない。船主は、漁撈長の兄(後述する豊吉丸船主)を通して、漁船を任せることを依頼した。依頼を引き受けた漁撈長は、乗組員の雇用決定権も持つことになる。この漁船において、船主の親族は皆無で、漁撈長の親族が一名乗り込んでいるだけである。ネキの人が、一名(気仙沼出身)を除いて、すべて固めている。

この漁船の雇用契機は、同業者の仲介(クチキキ)による。それには、三つのルートがある。つまり、漁撈長の兄のルートを通じて六名が、漁撈長と以前航海を共にしていた元乗組員を通して五名が、現在乗り込んでいる現役乗組員を介して四名が充当されている。(表Ⅱ参照)

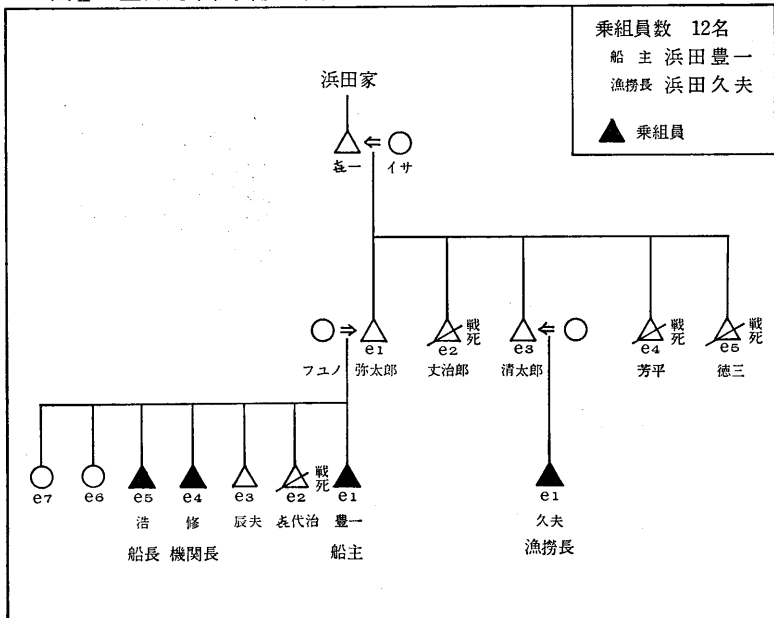
表Ⅱ 第15滝丸乗組員雇用経緯 (昭和58年 6月)

番号	職 位	年 数		紹 介 者
		第15滝丸	通 年	
01	漁撈長	2	—	—
02	船 長	2	4	漁 撈 長 の 兄
03	機関長	1		造 船 会 社 社 長
04	通信長	1		漁 撈 長 の 兄
05	甲板長	2	20	元 乗 組 員
06	機関員	2	14	本 人 の 親
07	機関員	1		漁 撈 長 の 兄
08	甲板員	2	16	元 乗 組 員
09	甲板員	1		元 乗 組 員
10	甲板員	2		現 乗 組 員 08
11	甲板員	1		現 乗 組 員 09
12	甲板員	1		元 乗 組 員
13	甲板員	1		漁 撈 長 の 兄
14	甲板員	1		漁 撈 長 の 兄
15	甲板員	1		現 乗 組 員 16
16	甲板員	2	8	元 乗 組 員
17	甲板員	2		現 乗 組 員 05
18	甲板員	2	10	漁 撈 長 の 兄

それでは、通常のカツオ漁船の場合を豊吉丸を事例として進めていく。乗組員総数は一二名であり、そのうち、船主の親族が五名で、全員尾鷲に住んでいる。他に、ネキの人が六名、ネキでない人（熊野市）が一名乗り組んでいる。それから、漁撈長、船長、機関長は船主の実弟や従兄弟が、その任に当たっている。現在においても、幹部の乗組員は親族が中心になっていることは明らかである。（図2参照）

図Ⅱ 豊吉丸乗組員親族図(昭和58年 6月)

(浜田氏からの聞き取りにより作成)



(2) 漁撈集団からの離脱

集団への加入状況と同様に、昭和一〇年代と現在とを対比して進めてゆく。

昭和一〇年代に、その集団を離脱することは少なかつた。親子の乗組員は、ほとんど同一船主の漁船に乗り込んだ。他船へ行ったり、他業種へ転換するものは、船主に対する手前希であつたのである。つまり、乗組員の移動性は、極めて乏しかつたわけである。

この点については、当時の乗組員の間で使われていた、フナバリ⁽⁷⁾という言葉に如実に表われている。ある乗組員が、別の乗組員に対して、「あいつは、〇〇丸のフナバリだ」と呼ぶことがあつた。フナバリとは、本来、木造船の船底に貼付けてある外板、底板のことであるが、乗組員がそれに喩えられている。そこには二つの意味がある。

第一点は、その漁船にとって必要不可欠な乗組員を意味した。これがいずれと、漁船は浸水、沈没して、生命を落としたかねないことから生じたのである。第二点は、漁船に長年乗り込み、他船へ動くことができない人物をいう。この板は堅固に打ち付けてあり、座礁などの事故がない限り、動かないことから連想されたのである。事例の第五新宝丸の場合、フナバリに該当する乗組員は、船員番号1から11までの者であつた。

この言葉に端的に示されるように、乗組員は、ひとつの漁船に固定的に乗り込んでいた。また、フナバリ以外の乗組員のうち、妻帯者は、食料の面倒を見てもらつたり、若い衆は船主宅の階上の部屋を借りたりするなど、乗組員全員が、船主との間に、厚情的で、ゲマインシャフトリッヒな関係を維持していたのである。

一方、現在においては、様相が異なる。労働協約が、船主と乗組員（実質的には三重県近海鯉鮪漁業協同組合と三重県船員組合）の間で結ばれている。乗組員は一年毎に契約を更新して乗り込んでいる。⁽⁸⁾そのうち、幹部の乗組員は、ある程度、固定的であるものの、一般の乗組員に関しては、流動的である。

表Ⅲは、第一五滝丸の下船者（解雇者）を示したものである。この漁船は、過去二年間で、一五名に達する下船者を出した。下船理由は、他船への移動と、高齢・病気による引退が主なものであり、それぞれ、九名、四名である。（表Ⅲ参照）

下船者のうち、一年間の契約期間を完了して下船したものは、九名である。期間途中での下船者は、すべて他船へ乗り移っており、彼らに対する漁撈長の勤務評価は極めて悪い。

それを、出身地でみると、ネキの下船者は八名、ヨソモノのそれが七名である。ヨソモノの下船者のうち、他船へ移動

表Ⅲ 第15滝丸乗組員下船状況

(昭和57～58年)

氏名	職 位	年 令	年 数	出 身 地	理 由
T. K. O.	機関長	55	1	尾 鷲	高 齢 の た め
I. O.	機関長	50	4 ヶ 月	海 山	免 許 の 必 要
Y. M.	機関長	48	1 ヶ 月	尾 鷲	他 船 へ 移 動
T. H.	機関員	46	1	古 座	他 船 へ 移 動
S. H.	通信長	66	1	尾 鷲	高 齢 の た め
A. M.	甲板員	48	1	尾 鷲	他 船 へ 移 動
T. H.	甲板員	25	1	熊 野	オ カ 仕 事 に 従 事
M. S.	甲板員	55	1	熊 野	高 齢 の た め
T. U.	甲板員	39	1	尾 鷲	他 船 へ 移 動
H. O.	甲板員	45	1 ヶ 月	尾 鷲	他 船 へ 移 動
H. U.	甲板員	34	1 ヶ 月	尾 鷲	他 船 へ 移 動
T. Y.	甲板員	51	4 ヶ 月	熊 野	他 船 へ 移 動
H. K.	甲板員	43	1	熊 野	他 船 へ 移 動
S. M.	甲板員	51	1	尾 鷲	病 気
T. K.	甲板員	55	3 ヶ 月	尾 鷲	他 船 へ 移 動

した者は6名に達する。ヨソモノに注目すれば、現在乗組員でいる一名を含めて、八名のヨソモノのうち、六名が他船へ乗り移っていることから、移動性が著しいと考えられる。

以上の分析から、次のことが言えよう。船主と乗組員の関係に雇用形態の変化を通して質的な変化が起きていると言える。すなわち、昭和一〇年代には、親族やネキの人を中心とした、固定的な集団であったが、現在では、相対的に親族の

乗組員が減少し、乗組員の移動性が増した集団になった。これは、「船主—船子関係」に基づくゲマインシャフトリッヒな関係から、労使関係に立った賃労働者のな色彩を持つ乗組員が増えて、ゲゼルシャフトリッヒな関係に移行したためであると考えられる。

三、漁撈集団の基本的課題

さて、こうした集団において、両時期を通じて、幹部の乗組員は船主の親族で占められている。その理由は、集団の根本的なあり方と大いに関連性があるものと思われる。この点に注目して、本稿を進めることにする。

後藤和夫氏によると、漁撈集団は、生命の危険性と漁撈活動の緊密性による漁獲高の向上という二つの基本的な課題を持つと指摘している。集団がナブラ(鰹の群)を追い求めて漁獲する「攻撃型漁業」であるために、当然、この課題は大きくクローズアップされる。

カツオ漁船がナブラ探索のために海岸から何百海里も沖合を移動することから、乗組員は常に生命の危険にさらされている。現在の漁船は性能が秀れていて、安全性は高くなったものの、やはり、「板子一枚下は地獄」であることに変わりはなく、常に死と背中合わせである。一方、カツオ漁業はナブラに対して、生餌を撒いて釣獲する漁法であり、乗組員相

互の緊密な連携による作業が必要である。それで、明確な役割分担がなされ、乗組員は責任者の指示に従わなければならない。よって、乗組員の間に濃密な信頼関係が求められる。それには、親族で乗り込むのが最良であろう⁽³⁾。

だが、親族で構成された集団が、一度遭難に遇すれば、一族全員が悲運な状態に置かれてしまう。また、逆に危険を避けるために、漁船に分かれて乗り込めば、集団自体の緊密性が後退する可能性がある。このように、生命の危険性と漁撈活動の緊密性は、トレード・オフの関係にある。しかし、どちらかを優先させなければならない。一般的に西日本では生命の危険性を、東日本では漁撈活動の緊密性を優先するという指摘がある⁽⁴⁾。

私は、この指摘に若干の問題が残ると考える。地域的な相違のみならず、漁業種類や時代の変化によっても、相違が見られるのではないだろうか。それで、前述してきた事例に基づいて、もう一度検討してみたい。

昭和一〇年代の新宝丸では、船主の親族が多く乗り込み、親子や兄弟が同一の漁船に乗り込んでいる。だから、漁撈活動の緊密性を優先していたと考えられる。

次に、現在の事例では、船主の親族が乗り込んでいるものの、全体的には、親子や兄弟の乗組員は少なくなっている。このことから生命の危険性を優先していると受け取れる。し

かし、これには、別の要因が大きく関与していると思われる。その要因とは、高度経済成長による漁業離れから生じた人手不足である。

人手不足が深刻化するなかで、従来の乗組員構成では維持できにくくなり、血縁によらない乗組員の大巾な加入があった。こうした質的変化の中で、幹部の乗組員だけは、依然として、船主の親族で固められている。それは、漁撈活動の緊密性を目指して、集団を維持していこうとする船主の意図の表われである。船主にとって、現状における「最後の砦」と解することができよう。

四、おわりに

本稿は、二、三の事例を通じて、漁撈集団の形成とその基本的課題について分析したものである。集団の形成における社会関係に、「身分から契約へ」という時代的变化が見られた一例を示したに過ぎない。よって、数多くの精緻な事例に当たって論究すべき点が多い。豊富なデータの蓄積を基にした検討を今後の課題として、小稿を終わりたい。

注

- (1) 山岡栄市『漁村社会の研究』（大明堂、一九六五）一三五頁
- (2) 尾鷲市『尾鷲市史』（一九六九）六〇九〜六三四頁
- (3) 日本鯉鮒漁業協同組合連合会『かつお・まぐろ漁船名簿』（一九八二年）六九〜七八頁

(4)、(5)、ネキとは、近隣のことを意味するが、範圍は明確に限定できない。広義には、尾鷲（行政単位でいう旧尾鷲町）全域が、狭義には、向こう三軒両隣が該当する。本稿では、断わりのない限り、広義に解する。それに対して、尾鷲以外の者も、ヨソモノと呼ぶ。チャーター船とは、技能の優秀さを買われた漁師が、船主に雇用されて、管理操業の一切を任せられている船のことである。そのため、報酬として、五〇七シロの分配を受ける。なお、詳細については、増田正一編『かつお・まぐろ総覧』（水産社・一九六三）参照のこと。

(7) この名称については、柳田国男指導、日本民俗学会編『離島生活の研究』（復刻版国書刊行会、一九七五）の四四三～四四四頁に広島県蒲刈島の事例が見られる。

(8) 乗組員の所持する船員手帳に雇止の欄がある。更新、契約解約時に、その欄に理由を記するが、おおよそ三つの書き方がある。それらは、一、漁期終了（漁期が終わって雇止になった）二、都合により（漁期の途中に何にか出来事があった止めた場合）三、本人の申し出により（二と同様）である。もちろん、一が好ましく、漁師としての本分を全うしたことを意味する。

(9) 川越淳二、後藤和夫編著『村落 その構造と系譜』（川島書店、一九七〇）九七～九八頁

(10) 大島襄二編『魚と人と海 漁撈文化を考える』（NHK放送ライブラリー11日本放送出版協会一九七七）四七～五〇頁、二一五～二二五頁において、アタック型漁業とレシーブ型漁業に分類している。また、当地の漁業従事者も、カツオマグロ漁業を功撃型と称している。

(11) 遠洋・近海カツオマグロ漁船から尾鷲無線局に通報された重要通信（緊急通信）によると、次のような事故が発生している。

昭和五十六年度

病人：一三件（七件）

負傷：一件
海中転落：三件（一件）
機関故障：四件（四件）

合計二二件（二二件）

昭和五十七年度

病人：一三件（七件）

負傷：三件

機関故障：三件（三件）

遭難：一件（一件）

合計二〇件（二一件）

※（ ）はそのうちの近海カツオマグロ漁船の件数

(12) 牧野由朗「戦後におけるカツオ・マグロ漁業の展開と村落の変容——三重県南勢町田曾浦の事例——」村落社会研究会『村落社会研究第五集』（塙書房、一九六九）一五～一六頁

(13) 川越、後藤前掲書、九八頁

付記

この調査に当たって、次の方々に御協力を賜わった。深く感謝の意を表する次第である。

浅井国平（三重県船員組合長）

浜谷定喜（元第五新宝丸通信長）

浜田辰夫（第十五滝丸漁撈長）

浜田豊一（豊吉丸船主）

西一郎（第十五滝丸船長）

（大学院博士前期課程）